**01-294 Metz DL-26, Метц пожарная механическая 4-секционная автолестница из металла высотой подъема до 26 м на удлиненном шасси ЗиС-6 6х4, боевой расчёт 2+3 чел., полный вес до 8 тн, ЗиС-5 73 лс, 50 км/час, 1 экз., построен технической службой Пожарной охраны г. Москва, 1947 г.**



**Изготовитель установки: Feuerwehrgerätefabrik Carl Metz Deutschland, основанная в Гейдельберге в 1842 году и базирующаяся с 1909 года в Карлсруэ. С 1998 г. владелец - компания Rosenbauer.**

***Табличка у экспоната в Государственном военно-техническом музее в селе Ивановское ГО Черноголовка*.**

**Пожарная автолестница «Метц» на шасси ЗиС-6**

**СССР / 1947 год.**

 **В доносимые годы советская пожарная охрана комплектовалась автолестницами, приобретенными в Германии. Отличавшиеся высокой надежностью и качеством сборки они служили достаточно долго. Самым слабым звеном в иностранных пожарных автолестницах было шасси, страдающее от невысокого качества советских мостовых. Складывалась парадоксальная ситуация, когда шасси приходило в негодность, а комплект колен со всеми механизмами свой ресурс не вырабатывал. Специалистами пожарной охраны Москвы и Ленинграда еще в довоенные годы была освоена перестановка иностранных лестниц на отечественное шасси. Процесс постройки такой автолестницы занимал примерно один месяц.**

**Великая Отечественная война вмешалась в планы пожарных специалистов, и в военные годы такие работы не проводились В первые послевоенные годы процесс приобрёл новый импульс в развитии, когда из нескольких разбитых войной автомобилей и трофейных автолестниц специалистами технической службы собирались так необходимые пожарным специальные автомобили.**

 **Примером такого технического творчества является металлическая лестница Metz DL-26. установленная специалистами технической службы московской пожарной охраны в 1947 году на дооборудованное и усиленное отечественное шасси ЗиС-6. Этот пожарный автомобиль, как и ряд других, был восстановлен специалистами технической службы Управления пожарной охраны Мособлисполкома х 60-летию советской пожарной охраны в 1978 году. И длительное время хранился на отдельном посту ПЧ-29 в подмосковной Балашихе.**

**Автомобиль предоставлен ГБУК МО «Военно-технический музей» 30 на базе того же ЗиС-6 с приводом с помощью нескольких электрических лебедок.**

***Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 4 ч., Ч. 3: Пожарный спецназ Том 1: Лестница в небо, Москва, 2015.***

 **В этой связи показательна судьба ещё одной московской пожарной автолестницы «Метц», уже со стальными коленами. Я немного поторопился представить её в книге «Пожарный автообоз» как продукт военного времени. Идея, возможно, оттуда и пошла, но свой окончательный вид она приобрела к 30-летию революции - 1947 году. Стальная лестница «Метц», по-видимому,**

**попала в московский гарнизон в виде трофея. Про долгий путь этой интересной автолестницы и про мои встречи с ней, я рассказал в книге «Пожарный автообоз». К сказанному можно лишь добавить, что сейчас эта лестница обрела, наконец-то, место своей последней стоянки. Она является экспонатом Государственного военно-технического музея, расположенного в селе Ивановское городского округа Черноголовка.**

***Из книги А. В. Карпова Пожарный автомобиль в СССР: в 6 ч. Ч. 1: Пожарный автообоз 2-е изд., перераб. и доп., Москва, 2017, Спасибо, Александр Владимирович.***

 **Отдельное место в нашей истории занимает своеобразный советско-германский симбиоз - автолестница «Метц» на шасси ЗиС-6 конструктора С. В. Попова. Она изготовлена в конце 30-х годов, когда убитые за 15 лет эксплуатации по русским дорогами и улицам немецкие шасси первых поставок начали выходить из строя. Во главе этой работы стояла Москва, имевшая большой опыт работы с первыми автолестницами «Метц». Для свободного поворота башни механической лестницы вокруг вертикальной оси стандартная рама ЗиС-6 удлинялась на 1050 мм и дополнительно усиливалась. Под приводную башню механической лестницы создавалась специальная «рама-фундамент». Очень важным моментом было не нарушить ранее установленный на шасси «Даймлер» центр тяжести механической лестницы при перенесении его на отечественное шасси. Далее, к башенному механизму подводился карданный вал от коробки отбора мощности. Все работы нужно было проводить очень тщательно и аккуратно. Учитывая особенности шасси ЗиС-6, пришлось внести в конструкцию несколько своих, новых технических решений, ведь советская несъёмная автолестница впервые встала на трёхосное**

**шасси на пневматических шинах.**

 **Привод механизмов башни производился через коробку отбора мощности, на третьей передаче, при работе двигателя на 1000-1200 об/мин. Для водителя включение привода башни механической лестницы ничем не отличалось от включения привода на насос.**

 **В процессе производства этого автомобиля специалисты Московской пожарной команды хорошо ознакомились с особенностями немецкой техники. По их мнению, при средней оснащённости мастерских можно было успешно произвести все монтажные работы и испытания в течение месяца. Предлагалось даже изготовить несколько подобных механических лестниц из дерева. Точное количество перестроенных таким образом лестниц, как и их дальнейшая судьба неизвестны.**

**Техническая характеристика (не факт)**

|  |  |
| --- | --- |
| Расчет | до 6 человек |
| Габаритные размеры шасси | 7350х2235х2160 мм |
| Колесная база | 5100х1030 мм |
| Длина/высота автомобиля с лестницей в транспортном положении | 9650/ 3100 мм |
| Двигатель | бензиновый, карбюраторный, рядный, 6-цилиндровый, нижнеклапанный ЗиС-5 |
| Рабочий объем | 5555 см3 |
| Мощность  | 73 л.с. при 2300 об/мин |
| Длина лестницы в выдвинутом положении | 26+2 м |
| Угол подъема лестницы | 75° |
| Угол поворота лестницы | 360° |
| Снаряженная масса | 7500 кг |
| Максимальная скорость | 50 км/ч |
| Расход топлива | 35-40 л/100 км |